

О вымыслах, домыслах и недостоверной информации в публикациях российских и украинских историков о гениальном конструкторе

Б. Г. Луцком

On fantasies, guesses and unreliable information in the publications of the Russian and Ukrainian historians about the genial designer B. G. Loutzky

Александр Фирсов ¹

Alexander Firsov

¹ Кафедра соціально-гуманітарних дисциплін, Європейський університет (Черкаська філія), Черкаси, Україна, firsov2010@gmail.com

Ключові слова:

Борис Луцкий, конструктор, винахідник, публікації, недостовірна інформація

Анотація: Стаття присвячена аналізу публікацій російських і українських істориків про геніального конструктора і винахідника Б.Г. Луцького, з точки зору достовірності наведеної в них інформації. Встановлено, що у всіх публікаціях присутні спотворені і не завжди коректні факти з історії його життя і діяльності. У деяких публікаціях мають місце вигадки і домисли. Мета статті — спростувати неправдиву інформацію і вказати на недостовірні факти з життя та діяльності Б.Г. Луцького, які зустрічаються в багатьох публікаціях та електронних ЗМІ Росії і України. Встановлено, що в ЗМІ та Інтернеті з'явилася велика кількість статей про Б.Г. Луцького, в яких правда перемішана з вигадками і домислами. Автори цих статей, посилаючись на неправдиві публікації істориків, видають перекручену інформацію про Б.Г. Луцького за істину. Рекомендовано всім історикам, задля уникнення дублювання помилок, при використанні у своїх публікаціях інформації інших авторів обов'язково її перевіряти, навіть, якщо вона формально підтверджена посиланнями на першоджерела. Інформацію необхідно перевіряти навіть у тих випадках, коли її авторами є відомі та авторитетні історики. На жаль, ніхто не застрахований від помилок.

Key words:

Boris Loutzky, designer, inventor, publication, unreliable information

Abstract— This article analyzes the publications of the Russian and Ukrainian historians about B.G. Loutzky, the genius designer and inventor in terms of reliability of available information. It was found that all publications contained some facts about history of his life and work which were distorted and not always correct. Some publications contain guesses and fantasies. The purpose of the article is to refute false information and inaccurate facts of B.G. Loutzky's life and activity found in many publications and electronic media in Russia and Ukraine. It was found that in the media and on the Internet there were many articles on B.G. Loutzky where the truth was mixed with fiction and speculation. The authors of these articles citing untrue publications of historians present the misleading information about B.G. Loutzky as the truth. To avoid the duplication of errors when using the information in the publications of other authors it is recommended to all historians to double-check it, even if it is formally confirmed by reference to the source. Information should be checked even if the authors are well-known and respected historians. Unfortunately, no one is immune from mistakes.

За последние двадцать лет в российской и украинской печати появилось большое количество публикаций о Борисе Григорьевиче Луцком [1-10], который является, пожалуй, одним из самых гениальных конструкторов и изобретателей XIX-XX веков. [11-22]. К сожалению, в этих публикациях, во многих случаях, приводятся искаженные и не всегда корректные факты из истории его жизни и деятельности. Во многих публикациях присутствуют вымыслы и домыслы. Эти вымыслы и домыслы, а также непроверенные факты о Б. Г. Луцком некоторые историки, ленись искать первоисточники, продолжают переписывать друг у друга.

Ссылаясь на эти неправдивые публикации историков, в СМИ и Интернете появилось большое количество статей о Б. Г. Луцком, в которых правда перемешана с

вымыслом и домыслами. Некоторые авторы, видимо из патристических соображений, выдают желаемое за действительное. Так, например С. Константинова в статье «Российский соавтор Мерседеса» («Изобретатель и рационализатор» № 8 (692) за 2007 г.) пишет: «Конечно, Даймлер, поддерживал изобретательскую деятельность Луцкого, однако, многие его находки приписывал себе. Луцкий изобретает — Даймлер патентует! Вот такая взаимовыгодная формула совместной деятельности».

Некоторые авторы, наоборот, из антипатристических соображений умаляют вклад Б. Г. Луцкого в развитие моторостроения и автомобилестроения. Так, например, Ф. Лапшин — редактор приложения Авторевю «Грузовики и автобусы» в статье «О грузовиках Луцкого, Даймлере и исторической правде» (№ 2, АР № 3 (420) за 2009 г.)

пишет: «Я несколько лет не решался сесть за эту статью. И вовсе не потому, что не было информации! Регулярно я доставал с полки кипу немецких справочников, перечитывал исторические тексты, разглядывал старые фотографии — и откладывал все до лучших времен. Больно уж неблагоприятное это занятие — править историю, пускай даже очень давнюю. Произошла она в самом начале XX века: в ней фигурируют изобретатель Борис Луцкий, знаменитый немец Готтлиб Даймлер и одни из первых грузовиков в России. Все оказалось не совсем так, как утверждали отечественные историки до сих пор! А местами даже совсем не так».

В этой статье Ф. Лапшин в корне исказил реальные факты из жизни и деятельности Б. Г. Луцкого. При этом позволил себе, мягко говоря, некорректные высказывания в его адрес. В частности, Ф. Лапшин пишет: «Разумеется, докопаться до истины сейчас уже невозможно, но не исключено, что дело было так. До той поры у маленького завода в Мариенфельде не было никаких контактов с далекой Россией, а тут приходит эlegantный господин, великолепно говорящий по-немецки, и заявляет, что представит их продукцию не кому-нибудь, а самому царю, благо на руках уже есть правительственный заказ. Но просит за это сущую малость: наклеить на передок табличку с его фамилией (ту самую, что разглядел Дубовской). Ему не отказали: ведь клеят же сейчас дилеры свои таблички на багажники продаваемых автомобилей! Предприимчивому Луцкому оставалось выбрать подходящую комплектацию и внести некоторые доработки. Да и были ли они или все ограничилось «окраской в яркий цвет по указанию г. Луцкого»? Далее он пишет: «И вот что получается: дореволюционные патенты (самый ранний, где речь идет о некоем устройстве для передачи вращения, датирован 1899 годом) подписаны «Boris Loutzky», Борис Луцкий. А вот после революции написание внезапно меняется на von Loutzky, «фон Луцкой». Фон-барон».

Разумеется, что право на ошибку имеет каждый. Пожалуй нет ни одного историка, в том числе и автора данной статьи, который бы не допускал ошибок. Однако, эти ошибки необходимо исправлять, желательно самим авторам. К сожалению, такое происходит крайне редко. Что касается вымыслов и домыслов, то их необходимо опровергать, иначе они войдут в нашу жизнь как истина.

Цель статьи — опровергнуть неправдивую информацию и указать на недостоверные факты из жизни и деятельности гениального конструктора и изобретателя Б. Г. Луцкого, которые встречаются во многих публикациях и электронных СМИ России и Украины.

Большинство современных российских и украинских историков в своих публикациях о Б. Г. Луцком ссылаются на работы Л. М. Шугурова, В. И. Дубовского, А. Д. Рубца, Я. И. Пономарева. В этой связи автором был проведен анализ основных публикаций, с точки зрения достоверности приведенной в них информации, именно этих историков.

Замечательный автомобильный историк Л. М. Шугуров в 1991 году опубликовал в журнале «За рулем» статью под названием «Русский с Францозишер штрассе, 12». В этой статье Л. М. Шугуров пишет: «Еще будучи

студентом, Луцкой получил патент на изобретенный им двигатель, у которого клапаны приводились в действие общей толкающей штангой» [23, С. 9]. Эта информация не соответствует действительности. Будучи студентом, Б. Г. Луцкий получил в патентном ведомстве Германии следующие патенты: №№ 41414, 42289, 42290, 42880, 43446, 43800. Среди этих патентов нет патента на общую толкающую штангу. Только в 1889 году, уже работая в Гарбурге (Harburg) на фирме «Кёберс Айзенверк» («Köbers Eisenwerk»), Б. Г. Луцкий получил патент № 48902 на «Регулировочное устройство для газовых двигателей» («Regulirvorrichtung für Gasmaschinen»), в котором клапаны приводились в действие общей толкающей штангой.

Далее в статье Л. М. Шугуров пишет: «Стационарные двигатели конструкции Луцкого с успехом демонстрировались на мюнхенской (1886 год) и эрфуртской (1894 год) промышленных выставках». В действительности Мюнхенская промышленная выставка проходила не в 1886 году, а в 1888 году (в период с 1 августа по 15 октября).

Затем Л. М. Шугуров пишет: «В 1897 году Борис Григорьевич основал в Берлине на Францозишер штрассе, 12 собственное конструкторское бюро». Эта информация также не соответствует действительности. В 1897 году Б. Г. Луцкий в Берлине не основывал никакого конструкторского бюро. В этом году он, по совету нюрнбергских промышленников, основал в Нюрнберге собственную фирму. Эта фирма называлась «Общество по строительству автомобильных экипажей системы Луцкий» («Gesellschaft für Automobilwagenbau System Loutzky»). Она была зарегистрирована в виде Общества с ограниченной ответственностью (Gesellschaft mit beschränkter Haftung).

Информация о создании Б. Г. Луцким собственной фирмы была опубликована во многих журналах того времени. В частности, в справочнике обществ с ограниченной ответственностью Германии для банкиров, купцов, промышленников, капиталистов и т.д. за 1898 год имеется запись о регистрации фирмы «Gesellschaft für Automobilwagenbau, G.m.b.H, Nürnberg» [24]. Об этом также опубликовано в американском торговом автомобильном журнале «Horseless age» за 1898 год: «Компания под названием «Общество по строительству автомобильных экипажей основана в Нюрнберге, Германия, по патентам Луцкого» («A company called the Gesellschaft für Automobilwagenbau has been formed at Nuremburg, Germany, to manufacture under the Lutzki patents») [25, P. 1]. Nuremburg — это английское написание немецкого города Нюрнберг.

В 1900 году Б. Г. Луцкий был назначен руководителем Российской империи неофициальным атташе (техническим экспертом) при Российском посольстве в Берлине и ему было поручено разработать конструкции двигателей для подводных лодок и катеров российского военно-морского флота. Эти серьезные поручения потребовали от Б. Г. Луцкого сосредоточения всех его усилий на выполнение заданий Отчизны. Вероятно из-за этого он решил в конце 1900 года закрыть свою фирму в Нюрнберге и переключиться на выполнение заказов

Российского военно-морского ведомства.

В конце 1900 года было официально объявлено о начале закрытия фирмы «Gesellschaft für Automobilwagenbau». Об этом сообщил журнал «Centralblatt für Accumulatoren und Galvanotechnik», цитирую: «Нюрнберг. — Принято решение и началась ликвидация: Общества по строительству автомобильных экипажей, Г.м.б.Х., Нюрнберг» («Nürnberg. — Aufgelöst und in Liquidation getreten: Gesellschaft für Automobilwagenbau, G.m.b.H., Nürnberg»). [26, Р. 413].

В 1901 году журнал «Die Werkzeugmaschine» сообщил: «Общество по строительству автомобильных экипажей. Г.м.б.Х. в Нюрнберге расформировано. Ликвидатор: фабрикант Вилли Хаас из Нюрнберга» («Gesellschaft für Automobilwagenbau. G.m.b.H. in Nürnberg hat sich aufgelöst. Liquidator: Fabrikbesitzer Willy Haas in Nürnberg»). [27, Р. 79].

Необходимо отметить, что не только Л.М. Шугуров привел эту ошибочную информацию о фирме «Gesellschaft für Automobilwagenbau» в своей статье. Все историки — и отечественные, и зарубежные до сих пор приводят в своих публикациях эту недостоверную информацию. В частности, известный немецкий историк, инженер-механик и изобретатель д-р Фридрих Сасс (Friedrich Sass) в учебнике «История немецкого моторостроения: 1860—1918» («Geschichte Des Deutschen Verbrennungsmotorenbaues: Von 1860—1918») пишет: «...Борис Луцкий, позже получивший разрешение на имя Борис фон Луцкой (Boris von Loutzky), ушел в отставку 30 апреля 1897 г., сохранив при этом хорошие отношения с Нюрнбергской компанией. Вскоре он основал в Берлине «Общество по строительству автомобильных экипажей системы Луцкий» [28, Р. 302].

Что касается Берлина и адреса Францозишерштрассе, 12, то действительно Б. Г. Луцкий проживал на этой улице, однако не в доме № 12, как пишет Л. М. Шугуров, а в доме № 49. Об этом свидетельствуют патенты, которые Б. Г. Луцкий получил в английском патентном ведомстве (№№ 26963, 26964, 7788, 8048). В этих патентах Б. Г. Луцкий пишет: «Я, Борис Луцкий, улица Французская, 49, Берлин, в Германской империи, инженер...» («I, Boris Loutzky, of 49, Französische Strasse, Berlin, in the Empire of Germany, engineer...»).

Необходимо отметить, что все историки почему-то в своих публикациях о Б. Г. Луцком упоминают только улицу Французскую. Однако в Берлине Б. Г. Луцкий проживал и на других улицах. Вначале он проживал не на Французской улице, а на улице Фридрихштрассе 76. Об этом, в частности, свидетельствуют публикации в немецких журналах «Journal für Gasbeleuchtung und wassersorgung» за 1898 год (т. 41 и т. 42). В этих журналах приведена информация о некоторых патентах Б. Г. Луцкого и указаны адреса его места жительства. Цитирую фрагменты из т. 41: «Л. 11868. Система управления для двигателей внутреннего сгорания. Б. Луцкий, Берлин, Фридрихштрассе 76, 31.12.1897 г.» («L. 11868. Steuerung für Explosionsmaschinen. B. Loutzky, Berlin, Friedrichstr. 76, 31.12.1897») [29, Р. 388]. «№ 97138. Устройство зажигания для двигателей внутреннего сгорания, которое состоит из электрической ма-

шины, присоединенной к корпусу со стороны золотникового механизма. Борис Луцкий, Берлин, Фридрихштрассе 76, 24.05.1898 г.» («№ 97138. Zündvorrichtung für Explosionsmaschinen, welche aus einer elektrischen Maschine besteht, die mit dem Gestell nach der Seite des Schiebergestänges hin verbunden ist. Boris Loutzky, Berlin, Friedrichstr. 76, 24.05.1898») [30, Р. 506].

В томе 42 написано: «117426. Многоцилиндровый двигатель внутреннего сгорания с объединенными цилиндрами, вместе с тем ведущее колесо (диск) является приводом распределительного вала. Б. Луцкий, Берлин, Фридрихштрассе 76, 13.09.1898 г.» («117426. Mehrzylindrige Kraftmaschine mit einer für alle Cylinder gemeinschaftlichen, zugleich das Antriebsrad (-Scheibe) tragenden Steuerwelle. B. Loutzky, Berlin, Friedrichstrasse 76. 13.09.1898») [31, Р. 484].

В приведенных цитатах указаны даты: 31 декабря 1897 г., 25 мая 1898 г. и 13 сентября 1898 г., которые позволяют сделать вывод, что в этот период времени Б. Г. Луцкий проживал на улице Фридрихштрассе.

С декабря 1898 года Б. Г. Луцкий стал указывать в патентах уже другой адрес: улица Французская, 49. Цитирую фрагмент из журнала «Journal für Gasbeleuchtung und wassersorgung» т. 41: «104568. Закрытый со всех сторон, служащий в качестве масляной ванны, корпус машины для четырехтактных двигателей. Б. Луцкий, Берлин, улица Французская 49. 21.10.1898» («104568. Allseitig geschlossenes, als Oelbad dienendes Maschinengehäuse für Viertaktmotoren. B. Loutzky, Berlin, Französische 49. 21.10.1898») [32, Р. 804].

На основании изучения всех патентов Б. Г. Луцкого было установлено, что с 1907 года Б. Г. Луцкий проживал на улице Unter-den-Linden, 5; с 1909 — на улице Unter-den-Linden, 5-6; с 1910 — на улице Charlottenstrasse, 56; с 1911 — на улице Victoria Luiseplatz, 1. На этой улице он проживал до 1936 года. В последнем патенте, полученном Б. Г. Луцким в Германии, указан адрес Victoria Luiseplatz, 1 (патент № № 656079 от 17 мая 1936 г., выдан на руки Б. Г. Луцкому 28 января 1938 г.).

Что касается причины, побудившей Б. Г. Луцкого переехать в Берлин, то по мнению автора, таких причин было две. Первой причиной стало его избрание осенью 1897 года в руководящий состав Европейского автомобильного союза и Берлинского автомобильного клуба. Эти назначения обязывали его постоянно находиться в Берлине. Второй причиной является то, что в этом же году представители крупного немецкого капитала М. Дуттенхофер (Max Duttenhofer) и В. Лоренц (Wilhelm Lorenz) сделали Б. Г. Луцкому заманчивое предложение о сотрудничестве. Они предложили ему должность одного из директоров Берлинского консорциума «Альгеймайне Моторваген Гезельшафт» («Allgemeine Motorwagen Gesellschaft»), позднее преобразованного в «Моторфарцойг унд Моторенфабрик Берлин» («Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin»), и консультанта в компании «Даймлер Моторен Гезельшафт» («Daimler Motoren Gesellschaft»).

Такое сотрудничество было для Б. Г. Луцкого весьма выгодным, так как работая в компании «Альгеймайне Моторваген Гезельшафт» он получал возможность изго-

тавливать свои двигатели и автомобили не только в Нюрнберге, но и в Берлине. Кроме того, поскольку М. Дуттенхофер и В. Лоренц владели 75% акций компании «Даймлер Моторен Гезельшафт» («ДМГ»), Б. Г. Луцкий получил возможность также изготавливать свои двигатели и автомобили и в Каннштатте.

В 1993 года Л. М. Шугуров выпустил книгу «Автомобили России и СССР». В этой книге он указывает дату смерти Б. Г. Луцкого — 1929 год. Эта дата не соответствует действительности. После 1929 года зарубежная пресса очень часто писала о достижениях нашего соотечественника. В частности, в 1934 году французский журнал «Journal republicain du matin L'Ouest-Éclair» сообщил: «Немецкий конструктор Борис фон Луцкой создал и построил самолет, который приземляется с помощью больших надутых воздухом резиновых шаров. Эта конструкция шасси позволяет совершать посадку на воду и на землю с одинаковой легкостью. Немецкая авиация обоснованно возлагает большие надежды на новое устройство» [33, Р. 159]. В журнале была также приведена фотография этого самолета-амфибии. Кроме того, в 1938 году Б. Г. Луцкой получил в Германии патент № 656079 на «Пневматическую шину с дополнительными камерами» («Mehrzellenluftreifen»), что также свидетельствует о том, что в 1929 году он не умер.

Точная дата смерти и место захоронения Б. Г. Луцкого до сих пор неизвестны. По неподтвержденным данным он умер в Париже в 1942 году.

Далее в книге Л. М. Шугуров пишет: «Уже в 1887 г. Луцкой разработал свою первую конструкцию стационарного газового двигателя. Его построил гамбургский машиностроительный завод «Кеберс Айзенверк» [34, С. 22]. Эта информация также не соответствует действительности. Свой первый газовый двигатель Б. Г. Луцкий построил в конце 1885 года, когда он был еще студентом последнего курса Мюнхенской Высшей технической школы. В 1887 году после возвращения из России, где он «отбывал воинскую повинность», Б. Г. Луцкий построил новый газовый двигатель на базе своих последних изобретений. Этот двигатель был построен на мюнхенской машиностроительной фабрике «Ландес» («Landes»). В 1888 году профессор Р. Шёттлер (R. Schöttler) в журнале «Zeitschrift Verein Deutscher Ingenieure», в статье, посвященной Мюнхенской выставке силовых машин для малого бизнеса, написал: «Двигатели Бориса Луцкого из Мюнхена, изготовленные здесь же на машиностроительной фабрике «Ландес», к сожалению, я не видел в законченном виде, поэтому не могу ничего сказать об этом. Однако, я ссылаюсь на патенты приведенные в этом журнале: Д.Р.П. 41414, с. 120, 42289, с. 457, 42290, с. 458, 42880, с. 607, 43446, с. 807, 43800, с. 949» [35, Р. 1097].

Основываясь на этой публикации Шёттлера, можно констатировать, что после возвращения в Германию, в октябре 1887 года Б. Г. Луцкий начал работать на мюнхенской машиностроительной фабрике «Ландес». В этой же статье профессор Р. Шёттлер перечисляет всех участников Мюнхенской выставки. Это в основном известные в то время фирмы: Sombart & Co., Ducoramin & Steinlen, Dürkopf & Co., Gasmotorenfabrik «Deutz», Mün-

chner Maschinenbaugesellschaft, Dresdner Gasmotoren fabrik, Benz & Co. и др. Среди этих фирм только один участник представил свои экспонаты не от имени фирмы, а от себя лично и этим участником был Б. Г. Луцкий. Этот факт позволяет сделать допущение, что все двигатели, представленные Б. Г. Луцким на Мюнхенской выставке 1888 года, были изготовлены фирмой «Ландес» за его деньги. Если бы это было не так, то двигатели на Мюнхенской выставке были представлены от имени фирмы «Ландес». Кстати, деньги на изготовление двигателей и на патентование изобретений у Б. Г. Луцкого были благодаря значительному состоянию его родителей. Об этом написал Ф. Сасс в вышеупомянутой книге, цитирую: «Борис Луцкий родился в 1865 г, в г. Бердянке на юге России, он изучал в Мюнхенской Высшей технической школе машиностроение и уже в 22 года закончил свое обучение. Значительное отцовское состояние позволило ему, страстно увлекающемуся на протяжении всей его жизни техникой, еще до окончания университета получить несколько патентов на изобретения в области двигателей внутреннего сгорания и тем самым обратить на себя внимание промышленников» [36, Р. 294].

Необходимо также отметить, что завод «Кёберс Айзенверк» расположен не в Гамбурге, как пишет Л. М. Шугуров, а в Гарбурге. Именно в Гарбурге в 1889 году были изготовлены еще более совершенные двигатели Б. Г. Луцкого на основании его новых изобретений (немецкие патенты №№ 48641, 48902, 57869 и 59452). Эти новые двигатели в 1889 году были представлены фирмой «Кёберс Айзенверк» на торгово-промышленной выставке в Гамбурге. Двигатели поразили специалистов своей необычностью, простотой и надежностью. На этой выставке двигатели Б. Г. Луцкого были награждены золотой медалью и почетным призом Гамбургской торговой ассоциации за лучшие двигатели для малого бизнеса. Сам Б. Г. Луцкий, которому в то время исполнилось всего лишь 24 года, был награжден дипломом Гамбургской ассоциации немецких инженеров за выдающиеся достижения в двигателестроении [37, Р. 1092].

Кстати, для сравнения хочется отметить, что в этом же году на Всемирной выставке в Париже были представлены двигатели и автомобили Бенца и Даймлера, которые вообще не привлекли никакого внимания посетителей. Эрик Эккерман (Erik Eckermann) в книге «Всемирная история автомобиля» пишет: «В 1889 г. на Парижской выставке и Бенц (Benz) и Даймлер (Daimler) надеялись добиться прорыва, как на местном, так и на международном уровне. Однако на выставке широкая общественность не отметила ни автомобиль Бенца, ни новый автомобиль со стальными колесами Майбаха (Maybach) (соратника Даймлера — авт.)» [38, Р. 32].

В журнале Принстонского института исторических исследований «Automobile Quarterly» написано: «Универсальная выставка, состоявшаяся в Париже в 1889 году, была в первую очередь отмечена дискуссионной Эйфелевой башней... паровым трициклом Серполле (Serpellet) с шасси Армана Пежо (Armand Peugeot), паровым трициклом Де Дион, (De Dion) первым бензино-

вым трициклом Бенца и двумя бензиновыми двигателями Даймлера. Перед закрытием выставки автомобиль со стальными колесами Готтлиба Даймлера был привезен на ярмарку и добавлен к экспозиции Даймлера. Хотя эти ранние автомобили и привлекли внимание автомобильных пионеров, зрители были больше очарованы фонографом Томаса Эдисона (Thomas Edison), Эйфелевой башней и зрелищами аттракционов. Автомобиль, которому в 1889 году исполнилось только четыре года, еще не был готов заменить лошадь. На ярмарке он даже не мог конкурировать с замечательной новой машиной, которая делала 9000 бумажных мешков в час» [39, Р. 50].

В 1994 году В. И. Дубовской выпустил книгу «Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.)». В этой книге, по сравнению с публикациями всех других авторов, наиболее полно и весьма компетентно описана жизнь и деятельность Б. Г. Луцкого. Тем не менее в книге также присутствуют неточности и недостоверные факты.

В частности, в этой книге В. И. Дубовской пишет: «Следует отметить, что в ранних документах фамилия этого конструктора писалась «Луцкий» (в немецком варианте — Loutzky). Также она обозначалась и в его подписи на обоих языках. К 1910 г. она была изменена на «Луцкой» (в немецких публикациях «фон Луцкой» — von Loutzky, что означало принадлежность к дворянству, возможно пожалованному за заслуги)» [40, С. 62].

В действительности первоначально Б. Г. Луцкий писал свою фамилию на немецком языке не Loutzky, а Lutzky (без буквы «о»). Все его первые патенты были зарегистрированы именно под этим именем. Впервые фамилия Loutzky была указана в немецком патенте № 59452, который был выдан Б. Г. Луцкому 16 ноября 1890 года. В это время Б. Г. Луцкий работал на заводе «Кёберс Айзенверк» в Гарбурге. В 1906 году император Российской империи Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи [41, С. 82-83], а в 1911 году — дворянский титул. При этом фамилия Луцкий была изменена на Луцкой. С 1911 до 1919 года в России Борис Григорьевич писал свою фамилию как Луцкой.

В Германии Б. Г. Луцкий получил официальное разрешение изменить написание фамилии с Loutzky на Loutzky в 1911 году. Об этом свидетельствуют патенты на изобретения, заявки на выдачу которых уже Б. Г. Луцкой подал в 1911 году (французский патент № 437373, английский — № 28800, немецкий — № 263059). В этих патентах указана фамилия Loutzky. До этого в 1910 году Б. Г. Луцкий писал в заявках на выдачу ему патентов на изобретения свою фамилию еще, как Loutzky (французский патент № 412531, английский — № 3506).

Разрешение на написание своей фамилии в Германии с приставкой «фон» (von Loutzky) Борис Григорьевич получил в 1919 году после выхода из тюрьмы Шпандау. Во всех заявках на выдачу ему изобретений, начиная с 1919 года, даже в тех, которые были им поданы из России (с. Андреевка, Таврической губернии) Борис Григорьевич указывает фамилию с приставкой «фон» (немецкие патенты №№ 335858, 339196,

344197, английские — №№ 140743, 150697, 155729, французские — №№ 504639, 511429, 516236).

Далее в книге В. И. Дубовской пишет: «Вскоре в Берлине по адресу Францозише штрассе, 49 Б. Г. Луцкой организует собственную фирму «Гезельшафт фюр Аутомобилвагенбау сюстем Лутцки» для постройки автомобилей марки «Лутцки». Скорее всего это было конструкторское бюро, директором которого стали именовать Б. Г. Луцкого. По указанному адресу в центре Берлина, в районе театров и посольств, вряд ли могло существовать промышленное предприятие» [42, С. 64].

Как указано выше, эта информация не соответствует действительности. Сам В. И. Дубовской сомневался в том, что в центре Берлина, в районе театров и посольств, могло существовать промышленное предприятие. По адресу Францозише штрассе, 49 в Берлине Б. Г. Луцкий просто проживал.

Затем В. И. Дубовской пишет: «Не имея собственного предприятия, Б. Г. Луцкой вынужден был сотрудничать с многими фирмами, учитывая особенности их изделий и существующей технологии» [43, С. 83]. На самом деле у Б. Г. Луцкого было несколько собственных предприятий. В частности, в 1909 году в Берлине он создал собственное предприятие «Луцкий мотор. Общество с ограниченной ответственностью» («Loutzky Motor. Gesellschaft mit beschränkter Haftung») для изготовления самолетов и двигателей для них [44, Р. 617]. Журнал «Der Motorwagen» в 1909 году сообщил: «Берлин. Общество с ограниченной ответственностью «Луцкий-Мотор»: по приказу от 23 июня 1909 г. уставной капитал общества увеличен со 100000 марок до 200000 марок. Кроме того, как стало известно: акционером корпорации Ховальдтверке в Киле (Борисом Луцким — авт.) было забрано из унаследованного им от своего первоначального вклада 100000 марок за следующие патенты: №. 193016, №. 211338 (Германия), №. 42885 (Венгрия), №. 34998 (Австрия), №. 42234 (Швейцария), №. 203691, №. 192259 (Германия), №. 33583, №. 37416 (Австрия), №. 41661 (Швейцария), №. 42758 (Венгрия) и №. 203154 (Германия), чтобы в общей сложности внести 100000 марок в свою компанию» [45, Р. 617].

Все вышеуказанные патенты, являются патентами Б. Г. Луцкого, которые были им получены в период 1906-1908 годов.

На следующей странице этого же журнала опубликовано: «Киль. Корпорация «Завод Ховальдта» отдала компании «Луцкий-Мотор» за немецкие, швейцарские и австро-венгерские патенты 100000 марок. Акции компании «Луцкий-Мотор» в Берлине поднялись, уставной капитал компании в июне этого года возрос со 100000 марок до 200000 марок [46, Р. 618].

В 1921 году в Берлине Б. Г. Луцкой создал предприятие «Луцкой завод. Общество с ограниченной ответственностью» «Loutzky Werk. Gesellschaft mit beschränkter Haftung» [47, Р. 467]. Это предприятие разрабатывало и изготовляло пневматические колеса и подвески для автомобилей и самолетов в соответствии с патентами Б. Г. Луцкого. Кстати, вместе с Б. Г. Луцким созданием и производством пневматических колес для самолета-

тов занимался барон Александр фон Бисмарк (Alexander von Bismarck) — внук самого знаменитого канцлера Германии и барон Евгений фон Розенблат (Eugen von Rosenblatt), который был одним из директоров предприятия «Loutzkoy Werk» [48, Р. 39].

Далее в книге В. И. Дубовской, ссылаясь на журнал «Всемирное техническое обозрение» (№ 5 за 1900 г.), пишет: «Адмирал (Верховский — авт.) предложил Луцкому разработать подобный бензиновый двигатель для миноносца в 23 тонны водоизмещением» [49, С. 86]. Эта информация также не соответствует действительности. Бензиновый двигатель был разработан Б. Г. Луцким для миноносца водоизмещением в 350 тонн. Об этом было опубликовано во многих зарубежных изданиях того времени. В частности, в немецком журнале «Schiffbau, Schiffahrt und Hafenbau» за 1903 год написано: «Санкт-Петербургский корреспондент Глобе сообщил, что правительство России заключило контракт с немецкой компанией на поставку нефтяного двигателя в 6000 л.с. для эсминца в 350 тонн. Изобретателем двигателя является инженер Луцкий» [50, Р. 773]. В аргентинском журнале «Boletín del Centro naval» за 1903 год написано: «В военно-морских кругах очень заинтересованы в эксперименте, который будет проходить на 350-тонном эсминце. Военно-морской министр заказал одной немецкой компании бензиновый двигатель способный развивать 6000 л.с., который изобрел инженер г-н Луцкий. Поскольку ранее никогда не использовался двигатель такого класса, эксперимент, как ожидается, будет успешным, позволит эсминцам русского флота освободиться от угля, а также означает большую экономию» [51, Р. 974]. В немецком журнале «Automobil-Rundschau» за 1903 год опубликовано: «В ВМФ России директор Борис Луцкий сконструировал спиртовой двигатель внутреннего сгорания в 6000 л.с. для экспериментального использования» [52, Р. 266].

К сожалению, недостоверную информацию В. И. Дубовского о миноносце водоизмещением в 23 тонны использовал в своих публикациях ранее и автор данной статьи.

Далее в книге В. И. Дубовской пишет: «Двигатель Луцкого был установлен на моторную лодку «Царица», которая 27 июля 1904 г. участвовала в регате в Киле и получила 1-й приз» [53, С. 107]. Это также не соответствует действительности. Моторная лодка «Царица» не участвовала в этой регате. Она была зарегистрирована для участия в гонке и даже производила тренировочные выезды, но в самой гонке не участвовала из-за поломки машинного оборудования. Б. Г. Луцкому пришлось снять ее с соревнований и отвезти на ремонт в фирму «Ховальдтсверке-Дойче Верф Гезельшафт» («Howaldtswerke-Deutsche Werft Gesellschaft»), на которой он был одним из директоров. Журнал «The Motor» № 5 за 1904 год написал: «Необходимо отметить, что «Царице», которая была возвращена в «Ховальдтсверке», не пришлось состязаться с «Кариной» по причине поломки ее машинного оборудования. Император Германии выразил желание, чтобы эти две мощные лодки («Царица» и «Кари́на» — авт.) провели соревнования друг с другом следующим летом, и это желание, возможно, будет реализова-

но после его северной поездки. Ожидается, что «Царица» достигнет скорости 32-х морских миль или около 60 километров в час. Ее мощность составляет 500 л.с.» [54, Р. 638].

Всемирно известной лодка «Царица» стала только в 1907 году после ее участия на Рейнской регате, где она показала абсолютный рекорд скорости — 50.8 км/час. Журнал «Automotive industries» № 17 за 1907 год написал: «Прекрасная 500-сильная лодка «Царица» Бориса Луцкого является сейчас главной темой для разговоров в Германских общественных кругах после ее замечательного спектакля на Рейнской регате, когда она проехала из Кобленца в Дюссельдорф со средней скоростью 51 км/час, и покрыла первый участок дистанции от Кобленца до Кельна (97 километров) за 1 и 3/4 часа. Господин Луцкий является одним из самых выдающихся Российских морских инженеров и работает на знаменитом Кильском заводе Ховальдта» [55, Р. 696].

Необходимо отметить, что в этой книге В. И. Дубовской впервые в российской историографии сослался на три патента, якобы Б. Г. Луцкого: № 12637 [56, С. 69], L12635/46 [57, С. 70], и L12415/46 [58, С. 91]. Однако, в действительности таких патентов Б. Г. Луцкого не существует.

В 2003 году А. Д. Рубец выпустил книгу «История автомобильного транспорта России», которая в 2008 году была заново переиздана. В этой книге А. Д. Рубец пишет о Б. Г. Луцком следующее: «Другим выдающимся русским автоконструктором был Борис Григорьевич Луцкий, который еще в начале 1890-х годов спроектировал несколько двигателей внутреннего сгорания, предназначенных специально для самодвижущихся экипажей и повозок. Описания его конструкций встречаются в специальных монографиях начала прошлого века, изданных за рубежом, в которых двигатели Б. Г. Луцкого отмечены как одни из наиболее совершенных. Но в те годы российская промышленность еще не была готова к их освоению. Тогда Б. Г. Луцкий поступил в качестве ведущего конструктора на работу в немецкую фирму «Даймлер», где он создал множество моделей легковых и грузовых автомобилей, которые отличались самыми передовыми инженерными и дизайнерскими решениями. ...На Всемирной выставке в Париже в 1900 году грузовые автомобили Б. Г. Луцкого были удостоены серебряной медали» [59, С. 41].

Из приведенной цитаты следует, что в начале 1890-х Б. Г. Луцкий спроектировал несколько двигателей внутреннего сгорания, якобы в России, но из-за того, что российская промышленность еще не была готова к их освоению, ему пришлось поступить в качестве ведущего конструктора на работу в немецкую фирму «Даймлер», где он создал множество моделей легковых и грузовых автомобилей. Эта информация не соответствует действительности. Первые двигатели для автомобилей и собственно автомобили (моторные телеги) Б. Г. Луцкий создал не на фирме «Даймлера», а во время его работы на «Нюрнбергском машиностроительном заводе» («Nürnberg Maschinenbau-Gesellschaft»). На этом заводе он работал в качестве главного инженера в период с 1.01.1891 г. по 30.04.1897 г. Первые автомобили

Б. Г. Луцкий построил в 1893-1894 гг. Об этом в книге «Спорт-лексикон Браунбека» («Braunbeck's Sport-Lexicon») написал известный немецкий журналист Густав Браунбек (Gustav Braunbeck), лично знавший Луцкого, Даймлера и Бенца [60]. Он был знаменитым гонщиком, неоднократным чемпионом Европы и Германии по велоспорту, а с 1893 года активно участвовал в гонках на моторизованных велосипедах. Браунбек пишет: «Луцкой, Борис, инженер, Берлин. Член технического комитета 1-й Международной Автомобильной выставки в Берлине, проходившей с 3—28.9.1899. В период 1893—94 гг. Л. (Луцкий — авт.) уже построил свои первые автомобили, которые были награждены золотой медалью [Изд-во. Лекс. Раздел «Моторные транспортные средства»]».

В июне 1894 года на промышленной выставке в Эрфурте Б. Г. Луцкий представил несколько своих двигателей для автомобилей и моторизованный велосипед. Эти двигатели были настолько оригинальными, что о них с восхищением написали многие газеты и журналы того времени. Это был так называемый «Батарейный двигатель», запатентованный Б. Г. Луцким в Германии под № 81530, и «Оппозитный» двигатель, который был запатентован во Франции под № 248989. «Оппозитный» двигатель Б. Г. Луцкого был первым в мире двигателем, в котором цилиндры были расположены один напротив другого, а кривошипы коленчатого вала под углом 180°. «Батарейный двигатель» Б. Г. Луцкого автомобильный историк В. И. Дубовской назвал самым оригинальным двигателем внутреннего сгорания за всю историю моторостроения [61, С. 67].

Моторизованный велосипед был запатентован Б. Г. Луцким во Франции под № 248990 и назывался «Велосипед движимый мотором и ногами» («Bicyclette actionnée par un moteur et par les pieds»). На этом моторизованном велосипеде был установлен вышеуказанный оппозитный двигатель Б. Г. Луцкого. Кроме того, на нем были установлены оригинальные колеса с эластичными шинами, которые были запатентованы Б. Г. Луцким в Германии под № 75776. Эти шины, в отличие от всех других шин того времени, надежно крепились к ободу колеса и при этом обеспечивали амортизацию ударных нагрузок и плавность движения транспортного средства.

В 1897 году, как сказано выше, Б. Г. Луцкий создал в Нюрнберге свою собственную фирму «Gesellschaft für Automobilwagenbau», на которой производил легкие автомобили различных конструкций. Именно эти автомобили были представлены им на Первой международной автомобильной выставке 1899 года в Берлине и были награждены золотыми медалями. В 1899 году в журнале «Dinglers polytechnisches journal» были описаны конструкции сразу 12 (!) экспонатов Б. Г. Луцкого. В этом журнале, в частности, написано следующее: «Хорошо продуманные и оригинальные конструкции автомобилей являются исключительно результатом 10 лет исследований, пользующегося большой репутацией в кругах автомобилистов, гениального главного инженера Б. Луцкого» [62, Р. 106]. Исходя из этой информации следует, что Б. Г. Луцкий начал заниматься автомобилестроением

еще в 1889 году. Кстати, Готтлиб Даймлер изготовил и представил свой первый автомобиль на выставке в Париже также в 1889 году. Это был автомобиль «Штальрадваген» («Stahlradwagen»), в переводе с немецкого — телега со стальными колесами.

В 1900 году Б. Г. Луцкий представил эти же автомобили от имени фирмы «Gesellschaft für Automobilwagenbau» и на Всемирной парижской выставке [63, С. 39-46]. Кстати, на этой выставке автомобили Даймлера вообще не были представлены. В этом можно убедиться, посмотрев официальный каталог немецких экспонатов этой выставки (Otto Nicolaus Witt. Weltausstellung in Paris 1900: amtlicher Katalog der Ausstellung des deutschen Reichs Germany. — Reichscommissar für die Weltausstellung in Paris, 1900. — Selbstverlag des Reichskommissariats, 1900. — 520 p.). В этом каталоге указано 27 фирм (в том числе Луцкого и Бенца), которые представили от имени Германии свои автомобили. Среди них нет фирмы «Даймлер». Таким образом информация А. Д. Рубца о награждении грузового автомобиля Луцкого серебряной медалью также является недостоверной, так как никакой грузовик ни от имени фирмы Луцкого, ни от фирмы Даймлера на выставке не был представлен.

Странно также, что в своей книге А. Д. Рубец вообще ничего не сообщил о мюнхенском, гарбургском и нюрнбергском периодах конструкторской и изобретательской деятельности Б. Г. Луцкого. Он также не сообщил о деятельности Б. Г. Луцкого на своем собственном предприятии «Gesellschaft für Automobilwagenbau», хотя и представил в книге фотографии автомобилей, изготовленных именно на этом предприятии.

Необходимо отметить, что в этой книге А. Д. Рубец также затронул вопрос о приоритете в создании первого автомобиля. Он пишет: «Временами вновь поднимается вопрос о том, кто же все-таки изобрел автомобиль? В Америке вспомнили, что американец Селден 18 октября 1870 г. взял привилегию (патент) на постройку колясок, работающих от сжатого воздуха и имеющих сцепление. Вот на это сцепление и опирались американцы. Составилась компания, купившая, конечно по низкой цене, эту бесперспективную привилегию и объявившая, что каждый мотор, имеющий сцепление, должен платить компании изд. Это дело было бы более чем сомнительным, если бы американцы не догадались выставить его как патриотическое, с целью воспрепятствования иностранному ввозу. Все американские фабриканты автомобилей пожелаали примкнуть к компании, намереваясь обирать тех, кто не из их числа. Французы горячо взялись за дело и в судебном порядке доказали, что еще 22 марта 1860 г. Этьен Ленуар взял привилегию на мотор, более подходящий к современному типу, чем у Селдена. Сцепление же было известно и до Ленуара» [64, С. 38].

Приведенная А. Д. Рубцом информация, не совсем корректная по отношению к Д. Селдену и его коллегам, также не соответствует действительности. Никакого патента от 18 октября 1870 года на постройку колясок, работающих от сжатого воздуха, у Джорджа Болдуина Селдена (G.B. Selden) не было. Первые патенты на изобретения Селден получил только в 1876 году и это

были патенты на машины для изготовления круглых и полукруглых обручей для бочек (американские патенты №№ 175174 и 175304). В этом же году Селден принял участие в Филадельфийской выставке, на которой представил изготовленные по его патентам машины. На этой же выставке Селден увидел двигатель внутреннего сгорания Брайтона (Brayton), который по сравнению с другими паровыми двигателями был значительно меньше и легче. У Селдена, который все время мечтал о создании мобильного транспортного средства, возникла идея использования двигателя Брайтона в качестве привода автомобиля. Но поскольку двигатель Брайтона был все-таки достаточно тяжел (1160 фунтов), Селден решил его усовершенствовать и довести его вес и размеры до таких параметров, чтобы двигатель можно было установить на автомобиль. В течение 1878-1879 годов Селден создал и протестировал двигатель внутреннего сгорания, который весил менее 200 фунтов и имел частоту вращения более 500 об/мин. (все известные газовые двигатели на тот период времени имели частоту вращения менее 250 об/мин). Созданный Селденом двигатель позволял автомобилю ехать по дороге со скоростью 14 миль в час. 8 мая 1879 года Селден подал в патентное ведомство Америки заявку на выдачу ему патента на «Дорожный двигатель» («Road-engine») для транспортного средства. Это было почти за пять лет до Бенца, Даймлера и других известных европейских пионеров автомобиля, и за двадцать лет до начала американской бензиновой автомобильной промышленности. До Селдена все попытки применения стационарных двигателей для транспортных средств потерпели неудачу. Именно Селден добился успеха за счет радикального усовершенствования двигателя Брайтона, которое позволило ему значительно увеличить выходную мощность на единицу веса, и таким образом, адаптировать двигатель к эксплуатации на самоходных транспортных средствах [65].

К сожалению, Селдену пришлось более 16 лет, после подачи заявки на выдачу патента, «воевать» с экспертами патентного ведомства, доказывая им новизну своего изобретения. За этот период времени ему пришлось внести 9 поправок, уточняющих формулу изобретения. Тем не менее 5 ноября 1895 года Селден получил свой знаменитый патент № 549160 на «Дорожный двигатель». В этом патенте Селден пишет: «Предметом моего изобретения является производство безопасных, простых и дешевых дорожных локомотивов легкого веса, легко контролируемых, и обладающих достаточной мощностью, чтобы преодолеть любые обычные наклоны».

Необходимо отметить, что в патенте Селдена автомобиль работает не от сжатого воздуха, как пишет А. Д. Рубец, а от углеводородного двигателя внутреннего сгорания. И не только «на сцепление опирались американцы», а была запатентована вся компоновка автомобиля. В формуле изобретения Селден пишет: «Я заявляю: 1. Компоновку дорожного локомотива, снабженного соответствующей ходовой частью, в том числе приводными колесами и рулевым механизмом, жидким углеводородным газовым двигателем компрессионного ти-

па, состоящим из одного или нескольких силовых цилиндров, соответствующего сосуда с жидким топливом, вала отбора мощности, соединенного с приводными колесами и вращающегося быстрее чем они, промежуточной муфтой сцепления или отключающим устройством, и соответствующим корпусом кареты, приспособленным для перевозки людей или грузов, как описано».

В 1900 году компания «Electric Vehicle Company» из Хартфорда купила права на использование патента Селдена. В 1903 году эта компания вместе с 28 американскими и 3 зарубежными автомобильными компаниями создали «Ассоциацию лицензированных автомобильных производителей» (АЛАП). Эта ассоциация была создана с целью защиты прав интеллектуальной собственности своих членов, а также прав своих дилеров и покупателей. Члены ассоциации являлись собственниками более 400 патентов США, охватывающих многие из наиболее важных улучшений в области автомобильного производства.

В 1903 году вновь созданная компания «Ford Motor» отказалась платить АЛАП роялти за использование ее патентов. В этой связи АЛАП 21 октября 1903 года подала иск в суд на компанию «Ford Motor», а также на компанию «C.A. Duerr and Company». Дело затянулось на шесть лет. Тем не менее в 1909 году Нью-Йоркский суд вынес решение в пользу АЛАП.

В 1910 году в АЛАП входило 87% производителей автомобилей, которые строили более 90% американских бензиновых автомобилей. Среди них в первую очередь необходимо назвать такие компании, как: Buick, Cadillac, Franklin, Hudson, Hupmobile, Mack Truck, Oldsmobile, Packard, Studebaker.

В 1911 году закончился срок действия патента Селдена и в этом же году компания «Ford Motor» подала апелляцию на решение суда от 1909 года. 15 сентября 1911 года решение было отменено и компания «Ford Motor» и другие получили право не платить роялти АЛАП.

Необходимо отметить, что 4 июня 1912 г. Селден снова запатентовал это изобретение с некоторыми дополнениями в патентном ведомстве США (патент № 1028501 «Road-engine»). На основании этого изобретения и других, которые были запатентованы Селденом и его сыном в период 1903-1909 годов (американские патенты: №№ 806583, 812094, 928803, 929503), компания Селдена успешно выпускала автомобили в течение длительного времени. В частности, в 1908 году компания выпустила 850 автомобилей, в 1909 — 1216, в 1910 — 1417, в 1911 — 1628, в 1912 — 1211, в 1913 — 873 и в 1914 — 229.

В отношении коляски, работающей от сжатого воздуха, хочу сообщить А. Д. Рубцу, что еще в 1860 году такую коляску (вернее локомотив) разработал и запатентовал в Финляндии замечательный российский изобретатель Степан Иванович Барановский (1817-1890). Это патент под № 60 «Моторный привод с новым регулирующим клапаном» («Motoriska cylindrar med nytt ventilstyre», который был выдан С. И. Барановскому 6 июня 1860 года. Для получения сжатого воздуха С. И. Барановский разработал и запатентовал в Финляндии «Воздушный компрессор» («Luftkompressor»), патент № 59

от 6.06.1860 г. Кроме этого, С. И. Барановский также разработал и запатентовал в Финляндии «Манометр» («Manometer»), патент № 61 от 21.06.1860 г. и «Рабочее колесо с подвижными лопастями» («Skovelhjul med rörliga skovlar»), патент № 58 от 6.06.1860 г. На основе этих патентов в 1861 году в Санкт-Петербурге на Александровском заводе (с 1922 г. — Пролетарский завод) С. И. Барановский построил локомотив. Машина называлась конструктором как «духоход» или «духовой самокат». Локомотив С. И. Барановского до лета 1862 года возил небольшие поезда на Николаевской железной дороге. За создание локомотива С. И. Барановский был награжден орденом Св. Владимира [66].

Что касается вопроса о приоритете в создании первого автомобиля, то он принадлежит австрийцу Зигфриду Маркусу (Siegfried Markus), который в 1875 году построил автомобиль с 4-тактным бензиновым двигателем и магнито-электрическим зажиганием. В 1925 году мировая общественность отмечала 50-летие со дня рождения современного автомобиля. В частности, в 1926 году инженер В. Ландграбер (W. Landgraeber) в немецком политехническом журнале Динглера опубликовал статью, посвященную 50-летию изобретения автомобиля. Статья называлась «Полвека автомобилю и развитие транспортных средств». В этой статье Ландграбер пишет: «Кто является истинным изобретателем... Наши исследования показали, что Зигфрид Маркус, родом из Ольденбурга, в Вене, в 1862 году занимался строительством бензиновых двигателей, после того, как он попытался в 1861 году проехать на грузовике с использованием газифицированной нефти. В то время бензин был лабораторным продуктом, он поставлялся из Германии и стоил 3 марки за 1 литр. Несмотря на трудности, Маркусу удалось построить бензиновый двигатель и автомобиль, соответствующим образом его оборудовать и эксплуатировать. Во всяком случае проведенные испытания показали хорошие результаты. В дальнейшем Маркус улучшил бензиновый двигатель и в 1875 году построил 4-тактный двигатель с магнито-электрическим зажиганием. Поэтому 1875 является годом рождения современного автомобиля. Позже Маркус потерял интерес к своему изобретению. Он был зол на полицию, которая запрещала ему ездить на автомобиле, из-за того, что было «слишком много шума». Дальнейшее развитие автомобилизма связано с именами Готтлиба Даймлера и Карла Бенца. В 1885 году Даймлер изобрел высокоскоростной газовый двигатель...» [67, Р. 108].

В приведенной цитате указано, что Маркус в 1875 году построил 4-тактный двигатель. Эта информация очень интересна. Она подтверждает тот факт, что приоритет в создании знаменитого метода работы ДВС по 4-тактному циклу не принадлежит немецкому конструктору Николаусу Аугусту Отто (Nikolaus August Otto). Этот метод работы ДВС был запатентован компанией «Газомоторен-фабрик Дойц» позже Маркуса, в 1877 году (немецкий патент № 532 от 4 августа 1877 г.).

Многие историки, в частности, д.и.н. Е. Ю. Прокофьева, д.и.н. А. П. Сарнацкий, к.и.н. Г. Л. Кладовая в своих публикациях о Б. Г. Луцком ссылаются на статью Я. И. Пономарева «Моторная телега» Бориса Луцкого,

которая была в 1996 году опубликована в журнале «За рулем». Эта статья написана сплошными вымыслами и домыслами. Чтобы современные историки больше никогда не использовали неправдивую информацию Я. И. Пономарева о Б. Г. Луцком в своих публикациях, автор решил эту статью почти полностью процитировать. Вот, что пишет Я. И. Пономарев в своей статье: «Шел 1886 год. ДВС на жидком топливе только-только начинал свой путь. Его изобретатели — Даймлер и Бенц расположили цилиндры горизонтально. А никому не известный русский студент Луцкой взял и поставил цилиндр вертикально. Такого еще не бывало. Но он не ограничился этим и впервые расположил коленчатый вал не у головки цилиндра, а под ним, да еще сконструировал разные «мелочи» в клапанах, системе смазки и т.д.

Это была смелая «проба пера» будущего известного конструктора двигателей и автомобилей Бориса Григорьевича Луцкого. Мимо этого не могли пройти дотошные моторостроители в Германии. Последовали предложения от ведущих предприятий в Кельне, Мюнхене, Нюрнберге и других городах занять должность инженера, по тем временам весьма почетную. Но Борис Луцкой, получив в 1886 году диплом инженера-технолога Мюнхенского политехнического института, с пачкой предложений уехал в Бердянск, чтобы вместе с отцом в спокойной обстановке принять решение.

Без малого год Борис был дома, говорят, отслужил в армии (к сожалению, в биографических материалах о Луцком много пробелов), а затем снова отправился в Германию, чтобы довести предпринятое в студенческие годы до конца. Начинать с должности инженера Нюрнбергского акционерного общества машиностроения, где с его участием были созданы уникальные двигатели различного назначения. Здесь он, однако, не задержался, перешел на Мюнхенский машиностроительный завод, а оттуда переехал в тихий заштатный городок Харбург. Здесь, на металлургическом заводе Кобера, Борис Луцкой разработал несколько типов двигателей, выполняя заказы не только своего предприятия, но и со стороны. К этому времени относиться его проба сил в проектировании автомобиля. Первый же проект оказался удачным — легковая машина на двоих, которую удалось построить. Колеса — велосипедного типа, управление — с помощью длинного рычага, идущего от передних колес. Водители называли такой рычаг коровьим хвостом. Позднее конструктор усовершенствовал «четырёхколесную самокатку» и заменил «коровий хвост» на маленькую баранку.

В Харбурге у Луцкого рождается мысль построить тяжелый грузовоз. И в 1892 году он то ли покидает завод Кобера, то ли берет отпуск (опять пробелы в биографических материалах) и возвращается к себе на родину, в Бердянск, где остается совсем ненадолго. Для осуществления замыслов здесь не было ни условий, ни необходимой литературы. Луцкой уезжает в Петербург, который встретил его достаточно приветливо. Как-никак человек, известный в автомобильных кругах Европы, к тому же с платежеспособным счетом в банке.

Позднее Борис Григорьевич вспоминал, что не

мог смотреть на свою работу без волнения. Да и как не волноваться, это был первый большегрузный автомобиль не только в России, но и в мире. Машину Луцкой назвал «моторной телегой». Но ни Ижорский адмиралтейский завод, что в Колпине под Петербургом, ни знаменитый Путиловский, куда обратился конструктор, не заинтересовались его предложением.

А тем временем в Германии, в Эрфурте готовились открыть промышленную выставку. Организаторы пригласили туда и русского конструктора. Он представил несколько двигателей, которые выставочный комитет отметил золотыми и серебряными медалями. Борису Григорьевичу тогда не было еще и тридцати.

Но больше всего его занимала реализация проекта «грузовоза», и он принимает нелегкое для себя решение — вернуться в Германию и там построить «моторную телегу». Фирма «Даймлера» приняла Луцкого с распростертыми объятиями, хотя русский выставил невиданные в общем-то условия: он потребовал от фирмы, чтобы все двигатели и автомобили, построенные по его проектам, имели марку не «Даймлер» и не «Даймлер-Луцкой», а «Луцкой-Даймлер». Его имя должно было стоять впереди имени основателя и директора фирмы! Как ни странно, глава фирмы согласился на это. Луцкий работал у Готтлиба Даймлера главным конструктором, а затем и главным инженером (техническим директором).

В 1900 году Борис Григорьевич снова участвует в эрфуртской международной выставке, где представляет свою легковую машину под маркой «Луцкой-Даймлер». Новинка привлекла внимание неординарностью конструкции двигателя, элегантностью форм и изяществом и была удостоена золотой медали.

В этом же году на престижной международной выставке в Париже посетители были немало удивлены одним из экспонатов на стендах фирмы «Даймлер» — громадным грузовым автомобилем. Выставочный комитет присудил этой конструкции Бориса Луцкого большую серебряную медаль (не золотую только потому, что машина не прошла ходовых испытаний). Вообще—то за свои разработки он был отмечен множеством медалей и дипломов различных выставок в разных странах.

Из Парижа Луцкий везет тяжелый грузовоз на ходовые испытания... в Петербург и не куда—нибудь, а на Ижорский адмиралтейский завод в Колпине, где в свое время получил отказ. ...в 1919 году он вернулся в Россию, пылавшую в огне гражданской войны, где вскоре умер» [68, С. 86—87].

Вначале начнем с хронологии предприятий, на которых, якобы работал Б. Г. Луцкий. Я. И. Пономарев пишет, что после возвращения из Бердянска в 1887 году Б. Г. Луцкий начал работать на Нюрнбергском акционерном обществе машиностроения, однако, надолго здесь не задержался и перешел работать на Мюнхенский машиностроительный завод, а оттуда переехал в тихий заштатный городок Харбург.

Все, как раз наоборот. Вначале в 1887-1888 годах Б. Г. Луцкий работал на Мюнхенской машиностроительной фабрике «Ландес», затем с 1888 по 1890 год он работал на заводе «Кёберс Айзенверк» в Гарбурге, а

с 1.01.1891 г. по 30.04.1897 г. — на Нюрнбергском машиностроительном заводе.

Далее Я. И. Пономарев пишет, что в Гарбурге состоялась проба сил Б. Г. Луцкого в проектировании автомобиля, и что здесь он построил легковую машину на двоих.

Никакой легковой машины в Гарбурге Б. Г. Луцкий не было построено. В Гарбурге фабрика «Кёберс Айзенверк» выпускала по патентам Б. Г. Луцкого, указанным выше, только двигатели мощностью от 1 до 6 л.с. Эти двигатели на гамбургской (1889) и бременской (1890) торгово-промышленных выставках были отмечены золотыми и серебряными медалями. Именно после этих выставок Б. Г. Луцкий стал известен всей Германии, как очень талантливый конструктор в области двигателей внутреннего сгорания.

Затем Я. И. Пономарев пишет, что в Гарбурге у Б. Г. Луцкого зародилась мысль построить тяжелый грузовоз, и в 1892 году он покидает завод Кёберс и возвращается к себе на родину в Бердянск, а затем в Петербург.

Эта информация также не соответствует действительности. В 1892 году Б. Г. Луцкий работал на «Нюрнбергском машиностроительном заводе». Еще в конце 1890 года руководство этого огромного завода пригласило 25-летнего Б. Г. Луцкого на работу в качестве главного инженера и конструктора газовых и бензиновых двигателей собственной конструкции. Вышеупомянутый Ф. Сасс пишет: «Так как у Нюрнбергского машиностроительного завода не было лицензии фабрики Дойц, было решено разработать свой собственный двигатель и для этого был приглашен Борис Луцкий, который имел репутацию талантливого конструктора...» [69, Р. 296].

Что касается «грузовоза», то он был построен компанией «ДМГ» в 1898 году. Его создателями были Б. Г. Луцкий, Г. Даймлер и В. Майбах. Этот 5-тонный автомобиль был представлен компанией в 1898 году на международной автомобильной выставке в Париже. При конструировании автомобиля компания «ДМГ» использовала много изобретений Б. Г. Луцкого. В 1901 году этот грузовой автомобиль был представлен Императору России Николаю II. На официальном сайте компании «Мерседес-Бенц» представлена фотография, которая была сделана 30 апреля 1901 года в Санкт-Петербурге [70]. На этой фотографии Б. Г. Луцкий представляет Николаю II и группе официальных лиц пятитонный грузовик с двухцилиндровым двигателем «Феникс» мощностью 10 л.с. В комментарии к этой фотографии говорится: «В 1903 г. в Венском автомобильном журнале «Allgemeine Automobil-Zeitung» был опубликован снимок, на котором инженер Борис Луцкий объясняет Царю конструкцию грузового автомобиля, предназначенного для Российского верховного командования. Из-за большого количества внесенных технических предложений, автомобиль получил даже имя инженера» («Auf dem 1903 in der Allgemeinen Automobil-Zeitung in Wien erschienenen Bild erläuterte Ingenieur Boris Loutzky dem Zaren die Konstruktion des Gefährts für die russische Heeresverwaltung. Aufgrund seiner vielen technischen Anregungen erhielt das Fahrzeug sogar den Namen des

Ingenieurs»).

Информация Я. И. Пономарева о том, что Б. Г. Луцкий работал у Готтлиба Даймлера главным конструктором, а затем и главным инженером также не соответствует действительности. Даймлер никогда не возглавлял компанию «ДМГ», а был лишь одним из ее соучредителей. Главой компании с 1890 по 1903 год был промышленник М. Дуттенхофер. Сам Даймлер проработал в компании «ДМГ» формально 9 лет, начиная с момента ее основания — 28 ноября 1890 года до 3 марта 1900 года. Реально он проработал в компании только 6 лет. Как известно, в конце 1892 года Даймлер заболел и уехал из Германии лечиться в Италию, а затем в 1893 году поехал в длительное свадебное путешествие в США со своей новой женой Линой Гартман (Lina Hartmann). В марте 1893 года Даймлер был смещен с должности директора и остался только акционером и членом наблюдательного совета, а затем в 1894 году в возрасте 60 лет вообще был уволен на пенсию, а его акции и права на использование патентов выкупила компания «ДМГ». Только в конце 1895 года по просьбе английского промышленника Фредерика Симмса (Frederick Simms) и с согласия М. Дуттенхофера и В. Лоренца (собственников «ДМГ» — авт.) Даймлер возвратился на работу в компанию в качестве консультанта и генерального инспектора. 15 марта 1897 года с Даймлером был заключен новый контракт. В этом контракте полномочия Даймлера были существенно сокращены. Ему, в частности, было запрещено без согласия Дуттенхофера использовать банковские кредиты компании [71, Р. 80]. В период с 1897 по 1899 год в компании «ДМГ» из-за Даймлера сложилась нездоровая рабочая атмосфера. Сам Даймлер не занимался бизнесом, редко появлялся на работе и к тому же запрещал Майбаху заниматься инновационными работами и даже планировать их [72, Р. 106]. Летом 1899 года Даймлер серьезно заболел и 3 марта 1900 года умер в Каннштатте.

Что касается информации о том, что Б. Г. Луцкий потребовал от Даймлера, чтобы на всех двигателях и автомобилях, построенных по его проектам, указывалась марка не «Даймлер» и не «Даймлер-Луцкий», а «Луцкой-Даймлер», то она также не соответствует действительности. Также, как и информация о том, что «глава фирмы» согласился на это.

Во-первых, Б. Г. Луцкий никогда не обращался к Даймлеру с таким требованием. Во-вторых, Б. Г. Луцкий действительно обращался в наблюдательный совет компании «ДМГ» с требованием, чтобы двигатели и автомобили, продаваемые в России под названием «Даймлер-Луцкий» под таким же названием продавались в Германии и других странах. Однако с таким требованием он обращался 16 августа 1902 года, когда Готтлиба Даймлера уже не было в живых. Кроме того, на заседании наблюдательного совета от 3 октября 1902 года М. Дуттенхофер заявил, что требования Луцкого «должны быть отклонены». Об этом еще в 1994 году сообщил В. И. Дубовской в книге «Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.)». При этом он сослался на документ, который ему прислал сотрудник архива компании «ДМГ»

г-н Д. Сценде (D. Szende) 22 апреля 1969 г. [73, С. 102].

Информация Я. И. Пономарева о том, что в 1900 году Б. Г. Луцкий снова участвовал в эрфуртской международной выставке, где представил свою легковую машину под маркой «Луцкой-Даймлер», также является не действительной. Во-первых в 1900 году в Эрфурте никакая выставка не проходила. Во-вторых, как сказано выше, легковые автомобили Б. Г. Луцкого были представлены в 1899 году на Первой Международной автомобильной выставке в Берлине. При этом они были выставлены не под маркой «Луцкой-Даймлер», а под маркой «Гезельшафт фюр Аутомобилвагенбау».

Дальнейшая информация Я. И. Пономарева, которая приведена в данной статье (о большой серебряной медале, о причине не присуждения золотой медали и т.д.), является вымыслом.

Необходимо отметить, что и в других публикациях Я. И. Пономарева присутствуют вымыслы и недостоверная информация. Так, например, в статье «Мерседес» Я. И. Пономарев пишет: «В 1893 году Елинек приехал в Каннштатт, где размещалось основное производство автомобилей Даймлера. Готтлиб Даймлер и его главный конструктор Вильгельм Майбах понимали, что визит состоятельного консула сулит хороший заказ или покупку, и потому охотно знакомили гостя со всем производством и перспективами его развития. Они не ошиблись в своих предположениях. Елинек купил несколько машин и на одной из них укатил в Ниццу. План его был отчаянно смел: принять участие в знаменитых автомобильных гонках, которые проводились в Ницце. Прекрасно понимая, что в случае неудачи он может серьезно оскандалиться и опорочить звание консула, Эмиль принимает псевдоним... «Месье Мерседес» [74, С. 66].

Эта информация не соответствует действительности. Во-первых, в 1893 году Готтлиба Даймлера не было в Германии. В начале 1893 года он находился на лечении в Италии, а затем уехал в Америку и находился там почти до конца года. Вильгельм Майбах вообще в это время не работал в компании «ДМГ», так как был из нее уволен в начале 1891 года и вернулся обратно только в конце 1895 года. Поэтому в 1893 году ни Даймлер, ни Майбах не могли «знакомить гостя со всем производством и перспективами его развития». Во-вторых, Елинек впервые узнал о существовании компании «ДМГ» только в 1896 году из еженедельника «Fliegende Blätter» и поэтому не мог купить автомобиль у этой компании в 1893 году.

Проведенный автором анализ публикаций выше-названных историков показал, что все они грешат неправдивой информацией о Б. Г. Луцком. Полученный результат обескуражил автора. Неужели такая ситуация с недостоверностью информации имеет место и в публикациях других историков науки и техники. Чтобы это выяснить, автор выборочно провел анализ публикаций некоторых автомобильных историков. К сожалению, этот анализ показал, что во многих случаях в публикациях присутствуют недостоверные факты. В качестве только одного из примеров приведу информацию из книги «Автомобиль за 100 лет», автором которой является известный автомобильный историк

Ю. А. Долматовский. В этой книге Ю. А. Долматовский пишет: «Ни Маркус, ни Селден, ни Деламар-Дебютвиль, ни прочие 411 претендентов не были признаны изобретателями автомобиля. Этой чести удостоены Готтлиб Даймлер, с которым читатель уже знаком, и Карл Бенц (1844–1929). Работали они в одно и то же время в соседних германских городах Маннгейме и Бад–Канштатте (пригород Штутгарта) на расстоянии часа езды на современном автомобиле. Оба построили действующие самодвижущиеся повозки в 1885 году и должным образом выправили патенты. Бенц — на «Экипаж с газовым двигателем» (немецкий патент № 37435 от 29 января 1886 г.), Даймлер — на «одноколейный экипаж» (№ 34926 от 3 апреля 1885 г.), а в 1886 году и на четырехколесный.

В приведенной цитате указан патент № 34926, якобы на «одноколейный экипаж». Однако в действительности, под этим номером Даймлер запатентовал «Газовый или нефтяной двигатель» («Gas — bezw. Petroleum-Kraftmaschine»). Причем, несмотря на то, что в названии изобретения указано слово «нефтяной», в самом патенте описана работа только газового двигателя. И лишь в конце описания изобретения указано следующее: «При работе с нефтью описанные теплопроводные газовые каналы должны быть соответствующим образом изменены». Только 25 марта 1886 года Даймлер запатентовал в Германии изобретение на испарительный карбюратор. Это патент № 36811 под названием «Аппарат для испарения нефти в нефтяных двигателях» («Apparat zum Verdunsten von Petroleum für Petroleum-Kraftmaschinen»).

Необходимо отметить, что в Германии на год раньше Даймлера уже был запатентован нефтяной двигатель с карбюратором, в котором было предусмотрено использование нефти, нафты (легроина), бензина и спирта. Это патент Д. Шпиеля (Joh. Spiel) № 35794 от 3 марта 1885 г. В этой связи Даймлеру никак нельзя отдать приоритет в создании первого бензинового двигателя с карбюратором.

Тот патент, которому Ю. А. Долматовский присвоил название «одноколейный экипаж», на самом деле имеет название «Транспортное средство с газовым или нефтяным двигателем» («Fahrzeug mit Gas — bezw. Petroleum-Kraftmaschine»). Этот патент под № 36423 был получен Даймлером в Германии 28 августа 1885 г.

На основании этого патента осенью 1885 г. Даймлер построил примитивное, нечто похожее на будущий мотоцикл, транспортное средство. Этот «мотоцикл» был очень своеобразным. Его ходовая часть выглядела смехотворно даже по меркам восьмидесятых годов позапрошлого века. Первым на этом «мотоцикле» прокатился Вильгельм Майбах. Когда он вернулся из непродолжительной поездки, то с ужасом сказал Даймлеру: «Это не машина, Готтлиб, это костедробилка». Причиной для такого высказывания Майбаха послужила сильная вибрация очень неуравновешенного двигателя, которая передавалась на всю конструкцию «мотоцикла». После этой «костедробильной» поездки Даймлер и Майбах решили испытывать двигатели на лодках, так как на них не так ощущалась вибрация. Причем испытывали двига-

тели тайно по ночам, на загородных дорогах, «чтобы не пугать почтенных немцев взрывами паров бензина». Этот «мотоцикл» был единственным в биографии Готтлиба Даймлера. Можно сказать, что это была неудачная попытка создания моторизованного транспортного средства.

Что касается сообщения Ю. А. Долматовского о том, что в 1886 году Даймлером был получен патент и на четырехколесный автомобиль, то это не соответствует действительности. Да, в 1886 году после неудачной попытки установить двигатель на двухколесное транспортное средство, Даймлер в качестве эксперимента установил двигатель на четырехколесный конный экипаж. Причем двигатель был установлен настолько неудачно, что находился прямо между ног у пассажира. Однако у Даймлера никогда не было запатентованного изобретения на конструкцию автомобиля. У него было несколько изобретений только на отдельные узлы автомобиля. В частности, на радиатор (английский патент № 10257 от 25.03.1899 г.) и устройство для охлаждения тормозных барабанов (английский патент № 7271 от 17.02.1900 г.). В этой связи Даймлеру также нельзя отдать приоритет в создании первого автомобиля, о чем с уверенностью утверждает Ю. А. Долматовский.

Недостоверную информацию Ю. А. Долматовского о получении Даймлером патента на четырехколесный автомобиль продолжают до сих пор приводить в своих публикациях многие современные историки. В частности, Е. Ю. Прокофьева в статье «Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности», опубликованной в 2009 году, пишет: «Если в качестве условной точки отсчета истории мировой автоиндустрии взять 1886 г. — год получения патента Карлом Бенцем на трехколесный экипаж (трицикл) и Готтлибом Даймлером — на четырехколесный, то автомобиль в современном понимании — с двигателем внутреннего сгорания, работающим на топливе нефтяного происхождения, в целом существует более 120 лет».

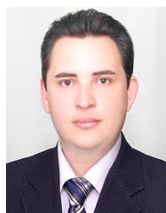
В целом, проведенные исследования показали, что во всех публикациях российских и украинских историков о Б. Г. Луцком, присутствуют недостоверные факты из его жизни и деятельности. В некоторых публикациях имеют место вымыслы и домыслы. Исследования также показали, что недостоверная информация присутствует в публикациях и других историков науки и техники. В этой связи, автор рекомендует всем историкам прежде чем использовать в своих публикациях информацию других авторов, обязательно ее перепроверять, даже если она формально подтверждена ссылками на первоисточники. Причем информацию необходимо перепроверять даже в тех случаях, когда ее авторами являются известные и авторитетные историки. К сожалению, никто не застрахован от ошибок.

Джерела та література:

1. Кладова Г. Винахідник моторів / Г. Кладова // Інженер—машинобудівник. — 1998. — 25 лютого.
2. Балабин В.В. Конструктор Б.Г. Луцкой: 1865—1921: Из истории судостроения / В.В. Балабин // Судостроение. — 2001. — № 5. — С. 78—79.
3. Прокофьева Е.Ю. Изобретение автомобиля и становление мировой автомобильной промышленности во второй половине XIX — начале XX вв. / Е.Ю. Прокофьева // Научно—культурологический журнал Релга, 2005. — № 11(113). — Режим доступа: www.relga.ru — Загл. с экрана.
4. Конструктор із Бердянська // Азовский бульвар. — 2005. — 19 июня.
5. Канунников С. Русский след в загадке века / С. Канунников // За рулем. — 2006. — № 10 (904). — С. 394—396.
6. Анисимов А. Мой Киев: Портрет в интерьере вечности... / А. Анисимов. — К.: Восточная проекция, 2007. — С. 119.
7. Сарнацький О.П. Їх імена — то слава Запорізького краю / О.П. Сарнацький // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — Запоріжжя: Просвіта, 2009. — Вип. XXV. — С. 225—229.
8. Кравченко В.Я. Диплом—інженер Борис Луцкой, проживающий в Андреевке Таврической области... / В. Кравченко // Деловой Бердянск. — 2009. — 15 июля.
9. Фокин А.Ю. Выдающийся конструктор двигателестроения Б.Г. Луцкий (Луцкой) / А.Ю. Фокин // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, Грамота, 2012. — № 8. — Ч. 1. — С. 217—220.
10. Сукач Г. Бердянец Борис Луцкий стоял у истоков автомобилестроения / Г. Сукач // Бердянская газета «Город». — 2012. — 13 сентября.
11. Фірсов О.В. Внесок Б.Г. Луцького в розвиток двигунів внутрішнього згорання / О.В. Фірсов // Збірник праць IX Міжнародної молодіжної науково—практичної конференції «Історія розвитку науки, техніки та освіти» за темою «Пріоритети української науки», 17 травня 2011 р. — Укладач Л.П. Пономаренко. — Київ, 2011. — С. 171—173.
12. Фірсов О.В. Внесок інженера Б.Г. Луцького у розвиток світового автомобілебудування / О.В. Фірсов // Збірник праць X Міжнародної молодіжної науково—практичної конференції «Історія розвитку науки, техніки та освіти» за темою «Наукові та науково—технічні школи». — Київ, 2012. — С. 88—91.
13. Фірсов О.В. Внесок інженера Б.Г. Луцького в розвиток літакобудування / О.В. Фірсов // Матеріали Сімнадцятої Всеукраїнської наукової конференції молодих істориків науки, техніки та освіти та спеціалістів: «Пріоритети української науки і техніки» (20 квітня 2012 р., м. Київ). — К., 2012. — С. 278—281.
14. Фірсов О.В. Наш співвітчизник Б.Г. Луцький — один зі створювачів автомобілів німецької компанії «Даймлер Моторен Гезельшафт» / О.В. Фірсов // Матеріали 11—ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки (м. Київ, 4—6 жовтня 2012 р.). Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК; Нац. тех. ун—т України «Київ. політех. ін—т»; Центр досл. наук.—тех. потенціалу та історії науки ім Доброва НАН України; Акад. наук вищої освіти України; Акад. інж. наук України; Асоц. праців. музеїв тех. проф.; Держ. політех. муз. при НТТУ «КПІ». — К., 2012. — С. 315—317. — Режим доступа: <http://stepscenter.ho.ua/041012.pdf> — Загл. с экрана.
15. Фирсов А.В. О необходимости увековечения памяти гениального конструктора и изобретателя, нашего соотечественника Бориса Григорьевича Луцкого / А.В. Фирсов // Технический музей: история, опыт, перспективы. Материалы 3—й международной научно—практической конференции. — Киев: 2012. — С. 170—172.
16. Фирсов А.В. Автомобили инженера Б.Г. Луцкого — лучшие в автомобилестроении конца XIX века / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». — Київ: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2011. — № 3. — Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/INB/2011-3/11_firsov.pdf — Загл. с экрана.
17. Фирсов А.В. Автомобили «системы Луцкий» / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки. — Київ: Вид-во «Київський політехнічний інститут», 2011. — № 14. — С. 44—58. — Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/dzit/2011_14/044058.pdf — Загл. с экрана.
18. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкий — создатель 4—тактного вертикального двигателя внутреннего сгорания с внизу расположенным коленчатым валом / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». — Київ: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2011. — № 2. — Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/INB/2011-2/11_firsov.pdf — Загл. с экрана.
19. Фирсов А.В. Термодинамический цикл Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Питання історії науки і техніки. — Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. — К., 2012. — № 1. — С. 15—23. — Режим доступа: http://pamjatky.org.ua/wp-content/uploads/2012/10/2012_01.pdf — Загл. с экрана.
20. Фирсов А.В. Вклад Б.Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок Российской империи / А.В. Фирсов // Переяславський літопис: зб. наук. статей. Вип. 2. — Переяслав-Хмельницький, 2011. — С. 186—197. — Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Perlit/2011_2/FIRSOV.PDF — Загл. с экрана.

21. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкий: малоизвестные страницы биографии выдающегося инженера-конструктора. / А.В. Фирсов // Историчні записки: зб. наук. праць. Вип. 27. Ч. 1. Східноукраїнський національний ун-т ім. В. Даля. — Луганськ, 2010. — С. 153–161.
22. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкой — создатель оригинального двухколесного одноколейного автомобиля / А.В. Фирсов // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Зб. наук. праць. Тематичний випуск: Історія науки і техніки. — Харків: НТУ «ХПІ». — 2011. — № 64. — С. 154–160. — Режим доступа: http://library.kpi.kharkov.ua/Vestnik/2011_64.pdf — Загл. с экрана.
23. Шугуров Л. Русский с Францошишер штрассе, 12 / Л. Шугуров // За рулем. — 1991. — № 2. — С. 9.
24. Handbuch der Gesellschaften mit beschränkter Haftung im deutschen Reich: Mit einer Beigabe: Das Reichs-Gesetz betr. die Gesellschaften m.b.H. vom 20. April 1892. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Bankiers, Kaufleute, Industrielle, Kapitalisten etc. — A. Schumann, 1898. — 400 p.
25. Horseless Age: The Automobile Trade Magazine. — The Horseless age company, 1898. — Vol. 3. — P. 1.
26. Franz Peters. Nürnberg / F. Peters // Centralblatt für Accumulatoren und Galvanotechnik. — Nabu Press, 1900. — Vol. 1. P. 413.
27. Zeitschrift für Werkzeugmaschinen und Werkzeuge. — E. Valentin, 1901. — Heft 5. — P. 79.
28. Friedrich Sass. Geschichte Des Deutschen Verbrennungsmotorenbaues: Von 1860–1918 / Friedrich Sass. — Göttingen, Heidelberg: J. Springer, 1962. — 667 p.
29. Neue patente. Patentanmeldungen // Journal für Gasbeleuchtung und wassersorgung. — R. Oldenburg, 1898. — Vol. 41, № 32. — P. 388.
30. Neue patente. Patentanmeldungen // Journal für Gasbeleuchtung und wassersorgung. — R. Oldenburg, 1898. — Vol. 41. — P. 506.
31. Neue patente. Patentanmeldungen // Journal für Gasbeleuchtung und wassersorgung. — R. Oldenburg, 1899. — Vol. 42. — P. 484.
32. Neue patente. Patentanmeldungen // Journal für Gasbeleuchtung und wassersorgung. — R. Oldenburg, 1898. — Vol. 41. — P. 804.
33. Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. — М., ИЛБИ, 1993. — 256 с.
34. Шугуров Л.М. Указ. работа. — С. 22.
35. Schöttler R. Die Kraftmaschinen auf der Kleingewerbe austeilung in München / R. Schöttler // Zeitschrift Verein Deutscher Ingenieure. — VDI-Verlag, 1888. — Vol. 32. — P. 1097.
36. Friedrich Sass. Указ. работа. — P. 294.
37. Schaar G. Gasmotor von Lutzky / G. Schaar // GWF; das Gas- und Wasserfach. — R. Oldenburg, 1889. — Vol. 32. — P. 1092.
38. Erik Eckermann. World history of the automobile / E. Eckermann. — SAE International, 2001. — 371 p.
39. Motor cars at the fair — 1889 // Automobile Quarterly. — Princeton Institute for Historic Research, 1993. — Vol. 31, iss. 3. — P. 50.
40. Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.) / В.И. Дубовской. — М.: Транспорт, 1994. — 302 с.
41. Фірсов О.В. Б.Г. Луцький — спадковий почесний громадянин Російської імперії / О.В. Фірсов // Матеріали III Міжнародної конференції молодих вчених HSS—2011, 24–26 листопада 2011. — Львів: Вид-во Львівської політехніки, 2011. — С. 82–83.
42. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 64.
43. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 83.
44. Otto Speyer. Bandelnachrichten / O. Speyer // Der Motorwagen. — Berlin, Automobiltechnische Gesellschaft, 1909. — Vol. 2. — P. 617.
45. Otto Speyer. Указ. работа. — P. 617.
46. Otto Speyer. Указ. работа. — P. 618.
47. Robert Knoll. Handelsnachrichten / R. Knoll // Automobiltechnischer Zeitschrift Der Motorwagen. Reichsverband der Automobilindustrie, Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft, VDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik. — Berlin, Krayn, 1921. — Vol. 24. — P. 467.
48. Aeronautics, 1957. — Vol. 36. — P. 39.
49. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 86.
50. Oswald Flamm. Russland / O. Flamm // Schiffbau, Schiffahrt und Hafenbau. — Berliner Union Verlagsgesellschaft m.b.h., 1903. — Vol. 4, iss. 2, № 16. — P. 773.
51. Globe. Combustible líquido para destroyers / Globe // Boletín del Centro naval. — Argentina. Ministerio de Marina, 1903. — Tomo XX, num. 290. — P. 974.
52. Automobil-Rundschau. — Berlin, Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein. 1903. — Mol. 2. — P. 266.
53. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 107.
54. The Motor. — Temple Press Ltd., 1904. — Vol. 5. — P. 638.
55. Automotive industries. — Chilton Co., 1907. — Vol. 17. — P. 696.
56. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 69.
57. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 70.
58. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 91.
59. Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России / А.Д. Рубец. — М.: Академия, 2003. — 300 с.
60. Gustav Braunbeck. Braunbeck's Sport-Lexikon: Automobilismus, Motorbootwesen, Luftschiffahrt. Berlin: Braunbeck, 1910. — 1739 p.
61. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 67.
62. Johann Gottfried Dingler. Die internationale motorwagenaustellung zu Berlin 1899 / J.G. Dingler // Dinglers polytechnisches journal. — Berlin, J.G. Cotta, 1899. — Vol. 313. — P. 106.
63. Фирсов А.В. Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже / А.В. Фирсов // Питання історії науки і техніки. — Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. — К., 2011. — № 3. — С. 39–46. — Режим доступа: http://pamjatky.org.ua/wp-content/uploads/2012/10/2011_03.pdf — Загл. с экрана.

64. Рубец А.Д. Указ. работа. — С. 38.
65. J. Harold Byers. The Selden patent [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.kcstudio.com/selden.html> — Загл. с экрана.
66. Тимо Вихавайнен. С.И. Барановский — профессор русского языка, филантроп, друг Финляндии, ученый-универсал [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.literarus.org/arkiv/rus2007/rus1a.php> — Загл. с экрана.
67. B. Landgraeber. Ein Halbjahrhundert Automobil und die Entwicklung des Kraftwagens / B. Landgraeber // Dingers polytechnisches journal. — Berlin, J.G. Cotta, 1926. — Band 341. — P. 108.
68. Пономарев Я. «Моторная телега» Бориса Луцкого / Я. Пономарев // За рулем. — 1996. — № 6. — С. 86–87.
69. Friedrich Sass. Указ. работа. — P. 296.
70. Transporter erobern den Alltag [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc_germany_website/de/home_mpc/van/home/vans_world/history/stories/vans_conquer_everydaylife.0003.html — Загл. с экрана.
71. Guy Jellinek—Mercédès. My father, Mr. Mercédès / G. Jellinek—Mercédès. — Chilton Books, 1966. — 319 p.
72. Harry Niemann. Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag / H. Niemann. — Mercedes—Benz—Museum. Archiv, Stadtarchiv Heilbronn. — Motorbuch—Verlag, 1995. — 285 p.
73. Дубовской В.И. Указ. работа. — С. 102.
74. Пономарев Я. «Мерседес» / Я. Пономарев // За рулем. — 1996. — № 4. — С. 66.



Фірсов Олександр Володимирович — ПВНЗ «Європейський університет» (Черкаська філія), завідувач кафедри соціально-гуманітарних дисциплін, кандидат історичних наук, доцент.